

# Cartas

<b>En torno al transporte</b>	<b>153</b>
Manifiesto de peatones y ciclistas por una ciudad más humana . . . . .	153
La situación de los semáforos para el peatón en Madrid y los semáforos con cronómetro . . . . .	154
Manifiesto de Valencia: por un Ferrocarril Sostenible, Público y Social . . . . .	156
Manifiesto de Torrijos: en demanda de un ferrocarril seguro, sostenible, público y social . . . . .	157
<b>Apoyo Internacional a los Trabajadores de Zanón</b>	<b>159</b>
<b>El Proyecto de Constitución Europea a referéndum: diez razones para decir que no</b>	<b>160</b>
<b>Ladran, luego cabalgamos</b>	<b>165</b>
<b>Deseos para el nuevo año</b>	<b>166</b>
<b>Sobre el Modelo de Ciudad</b>	<b>168</b>

## En torno al transporte

### Manifiesto de peatones y ciclistas por una ciudad más humana

Barcelona (España), 10 de febrero de 2003.

Estimado amigo, estimada amiga,

Le informamos de que ayer 10 de febrero, al mediodía, cuatro entidades de peatones y de usuarios y usuarias de la bicicleta firmamos un manifiesto conjunto en la sede de la Federación de Vecinos y Vecinas de Barcelona, y presentamos a la opinión pública una serie de reivindicaciones encaminadas a reducir el tráfico motorizado en nuestra ciudad y favorecer el uso de la bicicleta y el caminar. Creemos que este es un paso importante hacia una movilidad más sostenible y una ciudad más humana. En Barcelona, ya ha tenido muy buena repercusión en la prensa.

Por encima de todo, las personas Manifiesto de peatones y ciclistas por una ciudad más humana

La Organización Mundial de la Salud, el Worldwatch Institute y la Unión Europea, entre otras prestigiosas instituciones internacionales, emplazan a que se promueva el caminar y el ir en bicicleta como medida eficaz para conseguir ciudades más humanas, menos congestionadas y contaminadas, así como por los beneficios en salud y seguridad vial que representa el desplazamiento no motorizado.

La ciudadanía también lo quiere. Muestra de ello es el entusiasmo con el que se llenan calles y plazas de peatones y ciclistas cuando quedan cerradas al tráfico de coches y motos, aunque sólo sea durante una semana. No obstante, es complicada la convivencia obligada de peatones y ciclistas en el mismo espacio, a causa de los numerosos carriles-bici implantados con un diseño inadecuado sobre aceras y paseos, y que provocan quejas, incivismo y situaciones de peligro. Los conflictos se generan a medida que aumenta el número de personas que utilizan este espacio, estimuladas por las campañas a favor del caminar y del pedalear.

Por un lado, necesitamos un espacio seguro para desplazarnos a pie y relacionarnos, muy especialmente los niños y niñas, la gente mayor, las familias, los grupos de amigos y amigas y las personas con movilidad reducida. Por otro lado, hace falta una conexión directa y eficaz al margen de los peligros del tráfico y de los atascos, para cubrir los trayectos más largos en bicicleta.

Consideramos que es un error estratégico pretender mezclar estas necesidades, o separarlas solamente con una raya de pintura (que acostumbra a desaparecer en los puntos más delicados). El conflicto generado por la doble ocupación de la acera tan solo favorece los intereses de los conductores y conductoras de coches, y da una imagen negativa y no real del uso de la bicicleta. Los responsables municipales deben aplicar urgentemente reformas profundas en el modelo actual de movilidad.

Las entidades que firmamos este manifiesto

- Pedimos al Ayuntamiento que la promoción del uso de la bicicleta y la implantación de infraestructuras ciclistas no se haga en detrimento de la comodidad y seguridad del colectivo de peatones. La pacificación del tráfico es mucho más eficaz que los carriles-bici sobre acera.
- Pedimos a los medios de comunicación que den un apoyo decidido a la recuperación de los modos de transporte más sostenibles, como el caminar y el ir en bicicleta. Ir a pie y en bicicleta es eficiente y muy seguro.

- Pedimos a los ciudadanos y ciudadanas que no se cansen de reivindicar, barrio por barrio y en el conjunto metropolitano, una ciudad a escala humana, liberada de las supuestas necesidades del coche. El uso del coche y de la moto ha de ser mucho más racional e inteligente.
- Pedimos a las administraciones estatal, autonómica y municipal una normativa de tráfico de acuerdo con los principios de la "Visión cero", la cual implica un máximo de movilidad y protección legal para peatones y ciclistas. Pedimos también que se establezca el principio de defensa de quien es físicamente más vulnerable en el tráfico, con independencia de la conducta correcta o no de estas personas. Quien lleva una máquina con potencia mayor, en una escala que va desde las bicicletas hasta los vehículos más pesados, es responsable de los daños que provoca.
- Nos comprometemos a trabajar coordinadamente para promover los intereses de ciclistas y peatones. Daremos apoyo a las reivindicaciones generales y específicas del otro colectivo, rechazando conjuntamente cualquier medida o planeamiento que vaya en contra de sus intereses. En señal de este compromiso, firmamos mutuamente las respectivas declaraciones de los derechos, la Carta Europea de los Derechos de los Peatones y la Declaración de Ámsterdam sobre el derecho de ir en bicicleta.
- Nos comprometemos a promover el respeto y la tolerancia entre peatones y ciclistas con todos los medios que estén a nuestro alcance, y a difundir las normas de conducción y de convivencia que hay que cumplir para conseguirlo.

Lo firmamos en Barcelona, a 10 de febrero de 2003:

Por Amics de la Bici: Hildegard Resinger (Portavoz)

Por el Bicicleta Club de Catalunya: Enric Velo (Presidente)

Por Barcelona Camina: Joan Estevadeordal (Presidente)

Por la Federació de Veïns i Veïnes de Barcelona: Manel Andreu (Presidente)

## La situación de los semáforos para el peatón en Madrid y los semáforos con cronómetro

Madrid (España), 21 de diciembre de 2002

La asociación de viandantes A PIE, ante las dificultades que encuentran los peatones como consecuencia de la concepción y diseño de los semáforos, y ante la instalación de semáforos con cronómetro en algunos puntos de la ciudad

### EXPONE

Que los nuevos semáforos con cronómetro, lejos de ser beneficioso para el peatón, suponen otro pequeño paso más en dirección opuesta a la recuperación del carácter habitable y peatonal de nuestra ciudad. En particular, los nuevos semáforos generan inseguridad y estrés, sirviendo de cortina de humo de los verdaderos problemas del peatón en los cruces de nuestras calles.

### Inseguridad

Los cronómetros están pensados para despejar la intersección de peatones de modo más "eficiente", es decir, para reducir el número de viandantes que están todavía cruzando cuando se inicia la fase de verde de los vehículos y evitar así que éstos tengan que demorar su arrancada. Refuerzan la responsabilidad del peatón a la hora de cruzar y, por lo tanto, tienden a convertir a la víctima de los atropellos en culpable de los mismos.

A la inversa, refuerzan los derechos de los conductores pues "los peatones están avisados de que se inicia el turno de los vehículos". Dado que los conductores pueden ver el cronómetro, el resultado puede ser un incremento de los atropellos, ya que muchos se concentran en la cuenta atrás desatendiendo la situación del cruce y poniendo en peligro a los peatones rezagados".

La inseguridad aumenta entre los grupos sociales más vulnerables, como los niños y los ancianos, pues son lo que menos capacidad tienen de relacionar sus velocidades de marcha con los segundos que marca el cronómetro y adoptar una decisión de cruzar o no. Las personas con ciertas discapacidades (motoras, psíquicas o visuales) añadirán con estos semáforos nuevas dificultades a sus problemas de desplazamiento.

### Estrés.

Los cronómetros representan otra vuelta de tuerca en el estrés urbano. Con ellos desplazarse a pie va a significar un ejercicio estresante de cálculo en las intersecciones; ya no bastará con que el semáforo esté en verde para cruzar, sino que tendremos que estimar por el ancho aparente de la calzada si tenemos tiempo y a qué ritmo de alcanzar la otra orilla.

Cortina de humo.

CUADRO 1: Problemas del peatón en los cruces

Problemas	Descripción	Situación en Madrid	Propuesta
Tiempo de verde para el peatón escaso	Tanto en la fase verde fija como en la intermitente y en la suma de ambas en relación a la calzada a cruzar. Los peatones caminan con distintas velocidades en función de sus diferentes condiciones físicas y necesidades, requiriendo tiempos de la fase verde que les ofrezcan a todos comodidad y seguridad.	Según el ayuntamiento los criterios establecidos en Madrid son: *la fase verde fija es siempre superior a 5 segundos. *la fase verde intermitente está calculada como mucho para recorrerla a 1'5 metros por segundo, es decir, 0'66 segundos por cada metro de calzada a cruzar.	Establecer ciclos de semáforo en los que el peatón cuente con un tiempo de verde suma de 3-5 segundos para reacción y 1'25 segundos más por cada metro de calzada a cruzar. Estos tiempos permitirían el cruce de la mayoría de la población a su marcha habitual.
Tiempo de rojo para el peatón excesivo	Ciclos de rojo superiores a 90 segundos generan incomodidad e incluso peligrosidad para el peatón.	En Madrid, en algunos semáforos con pulsador la fase de verde del peatón aparece tras dos fases de verde de los vehículos (por ejemplo en el cruce de Ginzó de Limia con Herrera Oria)	Reducir las fases de rojo peatonal a 60 segundos. Repensar los semáforos con pulsador para justificar su implantación y, en su caso, para introducir el ciclo de verde peatonal de la manera más inmediata posible.
Longitud excesiva de la calzada a cruzar por el peatón	La longitud excesiva de los cruces genera inseguridad para el peatón y dificulta la autonomía de los niños, personas mayores y de visión reducida.	En Madrid no se plantea un límite en la calzada a cruzar por el peatón, ni la obligatoriedad de establecer refugios intermedios a partir de cierta anchura.	La longitud de calzada a atravesar por los pasos peatonales no debe ser superior a los 12 metros ó 3 carriles de circulación, aunque se admiten distancias mayores en caso de que se dispongan refugios intermedios de al menos 2 metros de anchura que ayuden al cruce peatonal.
Prioridades de cruce y responsabilidades que se diluyen	En las situaciones siguientes no están claras las responsabilidades del conductor del vehículo y, por tanto, el peatón pierde en la práctica sus derechos de cruce: *Semáforos con fase de verde intermitente para el peatón simultánea al ámbar para vehículos. *Semáforos sin fase de rojo para vehículos (pasan del verde al ámbar).	En Madrid, en algunos semáforos, se están añadiendo a las luces ámbar de vehículos unas siluetas de peatón que contribuyen todavía más a la confusión pues nadie conoce su significado.	Supresión de la silueta peatonal en las luces ámbar de los semáforos de vehículos. Suprimir la coincidencia entre la fase de verde peatonal intermitente y el ámbar intermitente de los vehículos. Añadir una fase de rojo para los vehículos en los semáforos que carecen de ella.
Riesgos de la semaforización en calles de doble calzada	El diseño de la semaforización genera riesgos para el peatón que se pone a cruzar: *Cuando existe un semáforo intermedio (en el refugio intermedio) cuyas fases no coinciden con el de la calzada más lejana. *Cuando no existe un semáforo intermedio pero se produce la detención de los vehículos de uno de los dos sentidos de la circulación.	Esta situación es frecuente en numerosas calles del viario principal de Madrid. Así ocurre, por ejemplo, en la llegada del Paseo del Prado a la glorieta de Atocha y en la Avenida de América (con refugio intermedio) o en la Plaza de Manuel Becerra (sin refugio intermedio en la calle Alcalá).	Modificación de los semáforos de calles de doble calzada que ofrezcan al peatón información contradictoria para el cruce, bien en relación a los semáforos peatonales que se avistan (uno en rojo y otro en verde), bien en relación a la detención de los vehículos en una de las dos calzadas.
Señalización horizontal peligrosa o poco adecuada para el peatón	Las marcas viales de paso de cebra provocan patinazos de los peatones en caso de lluvia. La señalización de los semáforos con la marca vial de paso de cebra desvaloriza dicha señalización cuando no está acompañada de semáforo.	En las últimas dos décadas se han señalado todos los semáforos de Madrid con la marca vial correspondiente al paso de cebra.	Establecer marcas viales antideslizantes. Estudiar la sustitución de la señalización horizontal de paso de cebra por otra correspondiente a paso de peatones, tal y como ha hecho Barcelona.
Líneas de detención de los vehículos excesivamente próximas al paso peatonal	Las líneas de detención de los vehículos suelen estar demasiado cercanas al paso peatonal, de modo que el cruce de los viandantes sufre una mayor agresividad, contaminación y ruidos. Además, el peatón reduce su capacidad de percepción y reacción ante el comportamiento incorrecto de los conductores de los vehículos.	En Madrid, las líneas de detención previas a los semáforos se pintan a una distancia de 50 cm de las marcas de paso de peatón, con independencia del tipo de calle, la velocidad de los vehículos u otros factores concurrentes.	Retranqueo generalizado de las líneas de detención para situarlas como mínimo a 2-3 metros del paso peatonal.
Diseño del cruce semaforizado que obliga al peatón a dar rodeos	El peatón puede encontrarse con que el semáforo se localiza únicamente en una de las dos aceras de la calle o con un gran desvío respecto a su trayectoria natural.	Estos diseños de cruces se corresponden con el objetivo de ampliar la capacidad de la intersección para que pase el mayor número de vehículos posible	Establecer semáforos peatonales en las aceras de los cruces semaforizados que carecen del mismo y reducir las desviaciones del paso de peatones respecto a su trayectoria normal.

Los semáforos con cronómetro están sirviendo como cortina de humo de los verdaderos problemas del peatón en los cruces, los cuales se sintetizan en el cuadro adjunto.

Por consiguiente, la asociación de viandantes A PIE

SOLICITA

Que sean retirados los semáforos con cronómetro instalados en periodo de prueba.

Que se abra un debate ciudadano sobre el estado y concepción de los semáforos peatonales en Madrid.

Que se tengan en consideración las propuestas señaladas más arriba en relación a los problemas más acuciantes de los semáforos peatonales detectados en la ciudad.

En Madrid a 21 de diciembre de 2002

En representación de A PIE, asociación de viandantes, con sede en la calle San Cosme y San Damián 24, 1.. 28012 Madrid.

Fdo.: Luisa Roquero López, Presidenta

## **Manifiesto de Valencia: por un Ferrocarril Sostenible, Publico y Social**

Coordinadora Estatal en Defensa del Ferrocarril

Valencia (España), 9 de marzo de 2003.

En mayo de 2001 diferentes movimientos y organizaciones sociales coordinados en plataformas en defensa del ferrocarril y de oposición al AVE aprobaron en Guadalajara un manifiesto llamado «Tren sí, AVE no» que ha servido de referente reivindicativo a los citados grupos. Este documento analizaba las consecuencias de la política ferroviaria del gobierno, manifestaba su total oposición al AVE y formulaba una serie de propuestas alternativas a este modelo. Transcurridos 2 años desde aquella reunión, distintas organizaciones ecologistas, sindicales, sociales y plataformas en defensa del ferrocarril nos hemos vuelto a reunir en Valencia para analizar la situación actual y futura del ferrocarril. Queremos manifestar los siguientes puntos:

1- Denunciamos el actual sistema de transporte caracterizado por el crecimiento insostenible de la carretera. Este modelo origina unos altísimos costes ambientales (emisión de gases de efecto invernadero, contaminación, ruido, ocupación e impactos sobre el territorio.) y sociales (accidentes, congestión.) totalmente inaceptables para nuestra sociedad.

2- Reiteramos nuestra total oposición a la construcción de nuevas líneas exclusivas para la alta velocidad (AVE) por sus gravísimos impactos ambientales, sus desequilibrios territoriales, su altísimo coste económico, su elevado consumo energético y su escasa utilidad social. En este sentido asumimos plenamente lo manifestado al respecto en el manifiesto de Guadalajara, cuyo contenido consideramos plenamente vigente. El Plan de Infraestructuras 2000-2007, que prevé el gasto de casi 41.000 millones de euros (6.8 billones de pesetas) en líneas AVE hasta 2010, supone la desaparición del ferrocarril como servicio público para la mayoría y su transformación en un servicio privado destinado a una minoría pero pagado por todos y todas.

3- Denunciamos la progresiva implantación de una doble red ferroviaria en nuestro país:

1. Una de primera, en ancho internacional, exclusiva para los trenes de alta velocidad, que utiliza una minoría de usuarios con alto poder adquisitivo y dotada de fuertes inversiones.
2. Otra de segunda, en ancho ibérico, para trenes de cercanías, regionales y de mercancías, que utiliza la gran mayoría de usuarios del ferrocarril y con un gran déficit de inversiones.
3. Denunciamos el lamentable estado en el que se encuentra la mayor parte de nuestra red ferroviaria. Los numerosos accidentes y descarrilamientos ocurridos en los últimos meses, la eliminación de tan sólo el 5% de los 815 pasos a nivel de obligada supresión y el reconocimiento por el propio Ministerio de Fomento de que el 20% de la red ferroviaria no alcanza la calificación de aceptable (el porcentaje real es muy superior); están poniendo de manifiesto hacia donde nos conduce la política ferroviaria del actual gobierno: al abandono del ferrocarril concebido como tal al que se le niegan las inversiones y modernización necesaria mientras se dedican cantidades ingentes de dinero público a los proyectos AVE.
4. Nos oponemos al proyecto de liberalización / privatización del ferrocarril a través de la llamada Ley del Sector Ferroviario. El ejemplo Gran Bretaña, ha puesto de manifiesto a qué conduce este modelo: aumento del gasto público, encarecimiento de las tarifas, pérdida de seguridad y consiguiente aumento de la siniestralidad, destrucción y precarización de empleo y desaparición de servicios. La privatización supone poner en manos de empresas privadas, con el único argumento del beneficio económico, los servicios públicos que son de toda la sociedad. Nos oponemos al Acuerdo General sobre el Comercio de Servicios (AGCS) de la Organización Mundial de Comercio por promover la privatización de todos los servicios públicos y en particular del ferrocarril.

## PROPONEMOS:

1. La derogación del Plan de Infraestructuras 2000-2007 por ser antiecológico, antisocial y despilfarrador de recursos. La derogación de dicho plan tiene que suponer la renuncia a la política de construcción de nuevas líneas exclusivas para trenes AVE y su sustitución por otra de acondicionamiento de las líneas actuales para mejorar su velocidad media (con velocidades de hasta 200/220 km/h) en una red ferroviaria que ha de ser compatible con los diversos usos (larga distancia, regionales, cercanías y mercancías).

Las actuales líneas de trenes AVE tendrían que ser reconvertidas para hacer compatible su uso con distintos tipos de tráfico ferroviario así como para garantizar su utilidad social.

2. La apertura de un debate riguroso y transparente sobre el futuro del ferrocarril en nuestro país que analice su situación actual y proponga soluciones a las necesidades reales de la sociedad. Dicho debate tiene que contar con la participación de los diferentes sectores de nuestra sociedad: partidos políticos, grupos ecologistas, sindicatos, empresas, organizaciones sociales, plataformas en defensa del ferrocarril y ciudadanía en general.
3. La elaboración de un Plan Director de Ferrocarriles que surja como resultado del debate expresado en el punto anterior. Dicho plan ha de considerar la mejora y modernización integral de la actual red ferroviaria, la mejor integración de las líneas ferroviarias existentes, contemplar enlaces pendientes, favorecer las líneas transversales, crear nuevas redes metropolitanas en las principales áreas urbanas, reabrir las líneas cerradas (tanto por Renfe como por FEVE), potenciar la intermodalidad y, en definitiva, convertir el ferrocarril en la columna vertebral del sistema de transporte.
4. El mantenimiento del ferrocarril como servicio público de titularidad pública. El ferrocarril ha de continuar siendo propiedad del conjunto de la sociedad pues ha sido ésta la que lo ha financiado, ampliado y mantenido. El carácter público del tren es la única garantía de que éste tendrá una finalidad social y de servicio. Queremos un ferrocarril donde prevalezca la rentabilidad social frente a las políticas privatizadoras.
5. Corregir la tendencia del actual sistema de transportes hacia la insostenibilidad, con el establecimiento de planes y medidas que contribuyan a la reducción drástica del tráfico motorizado en general y del vehículo privado en particular, causante de graves impactos territoriales, ambientales, económicos y sociales. El objetivo sería cambiar la actual distribución modal del transporte, favorecer los desplazamientos no motorizados y alcanzar una mayor participación del ferrocarril tanto de viajeros como de mercancías transportadas. De esta manera se contribuiría a reducir el despilfarro energético y la contaminación que provoca el transporte, en el camino a una sociedad más justa y más sostenible ambientalmente.
6. En definitiva la potenciación y mejora del ferrocarril por sus indudables ventajas ambientales, económicas y sociales. Un ferrocarril de calidad, accesible físicamente y asequible económicamente, que cohesione el territorio y dé servicio a las diferentes demandas de la sociedad y a las necesidades de la inmensa mayoría de la población. Que potencie decididamente el transporte de mercancías. Que respete el medio y aproveche al máximo las infraestructuras existentes.

## Portavoces:

Vicent Torres [torresb@arrakis.es](mailto:torresb@arrakis.es) 963641437

Elena Díaz [elenadiaz@nodo50.org](mailto:elenadiaz@nodo50.org) 932683680

Paco Sanz [trensiavento@hotmail.com](mailto:trensiavento@hotmail.com) 962541774

José García [jgp00022@teleline.es](mailto:jgp00022@teleline.es) 961402463

Celestino de la Torre [celes36@hotmail.com](mailto:celes36@hotmail.com) 650476880

Paco Segura [pacosegura@arrakis.es](mailto:pacosegura@arrakis.es) 914456440

Esteban Guijarro [sff-cgt@cgt.es](mailto:sff-cgt@cgt.es) 915066268

José Luis Ordóñez [lancara@ordonez.looptele.com](mailto:lancara@ordonez.looptele.com) 609065165

## **Manifiesto de Torrijos: en demanda de un ferrocarril seguro, sostenible, público y social**

Coordinadora Estatal en Defensa del Ferrocarril Público  
Torrijos (España), 27 de junio de 2004.

Las IV Jornadas Estatales en Defensa del Ferrocarril han continuado en Torrijos la labor realizada en Salamanca, Guadalajara, Madrid y Valencia por las diferentes organizaciones sociales reunidas en plataformas ciudadanas que están defendiendo el ferrocarril como un servicio público fundamental. Las ideas contenidas en los sucesivos manifiestos, «Tren sí, AVE no» y «Por un ferrocarril sostenible, público y social», han contribuido a ir definiendo el modelo de ferrocarril que propugnamos, la integración del sistema multimodal de transporte, y el papel esencial que desarrolla el tren en las nuevas formas de vida, producción y calidad de vida que garantizan la sostenibilidad.

Ahora, al comenzar el verano de 2004, nos encontramos con que el Gobierno nacido de las elecciones generales del 14 de marzo de 2004 ha retrasado la entrada en vigor de la Ley del Sector Ferroviario hasta el 1 de enero de 2005 y ha prometido elaborar un Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte redactado con una amplia participación y debate, aunque hay dudas sobre el alcance y el modo en que se llevarán a la práctica ambas cuestiones, y más aún cuando ya se están tomando decisiones trascendentales para el futuro del ferrocarril sin la elaboración previa de este plan.

En los últimos meses se está poniendo de manifiesto lo que las organizaciones que integran la Coordinadora Estatal en Defensa del Ferrocarril Público llevan denunciando desde hace años: que detrás del «todo AVE» sólo había propaganda engañosa, despilfarro económico, desequilibrio territorial y un gran número de decisiones tomadas contra el interés general. Se ha evidenciado que las actuaciones del Gobierno anterior nos han llevado a una red ferroviaria de líneas truncadas, con una escasa interoperabilidad, falta de inversiones en las cercanías y en las mercancías, falta de conectividad, falta de accesibilidad, con peligro de ser privatizada y con riesgo de generar dos redes separadas e imposibles de integrar con el resto del ferrocarril europeo.

Ante esta situación, la Coordinadora Estatal en Defensa del Ferrocarril Público propone:

- Corregir la tendencia del actual sistema de transportes hacia la insostenibilidad, con el establecimiento de planes y medidas que contribuyan a la reducción drástica del tráfico motorizado en general y del vehículo privado en particular, causante de graves impactos territoriales, ambientales, económicos y sociales. El objetivo sería cambiar la actual distribución modal del transporte, favorecer los desplazamientos no motorizados y alcanzar una mayor participación del ferrocarril tanto en el transporte de viajeros como en el de mercancías. De esta manera se contribuiría a reducir el despilfarro energético y la contaminación que provoca el transporte, en el camino hacia una sociedad más justa y más sostenible ambientalmente.
- Mantener el ferrocarril como un servicio público de accesibilidad universal y de precio asequible, cuya infraestructura y servicios de transporte sean de propiedad y gestión pública. Ello exige derogar la actual Ley del Sector Ferroviario y abrir un debate social amplio para la elaboración de la norma que la sustituya.
- Mantener el carácter integrado de la red ferroviaria, primando la seguridad ante otros criterios como la rentabilidad económica, cumpliendo la normativa de la Unión Europea que únicamente obliga a la separación contable de la administración de la infraestructura y de la prestación del servicio de transporte. Asimismo, nuestra prioridad actual es que exista un ferrocarril accesible para todos y todas, y por eso no hay razones (salvo casos puntuales) para crear líneas diferenciadas para pasajeros y mercancías.
- Debatar en toda la sociedad (universidades, organizaciones ecologistas, sindicatos, asociaciones vecinales, entidades culturales, instituciones, etc.) el futuro Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte.
- Efectuar una evaluación ambiental estratégica rigurosa de ese futuro Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte.
- Adecuar el servicio ferroviario a las necesidades de la sociedad, y no al revés. Por esto deben recuperarse servicios importantes como la facturación de equipajes y la paquetería, además de establecer una importante mejora en horarios y en interconexiones.
- Exigir al Ministerio de Fomento la realización de un riguroso balance social del servicio ferroviario, revisando y modificando en profundidad la política comercial desarrollada por Renfe en los últimos años, con especial hincapié en la política tarifaria que está expulsando del ferrocarril a buena parte de la sociedad en servicios de media y larga distancia. También denunciaremos la destrucción de la capacidad de transporte realizada por la misma Renfe cuando desguaza vehículos que no han concluido su vida útil y que vienen circulando con normalidad en países europeos de nuestro entorno.

- Asumir que el ferrocarril (tren, tranvía, metro), junto con los desplazamientos a pie y en bicicleta, ha de ser la columna vertebral del sistema multimodal e integrado de transporte. Por este motivo hay que poner en marcha actuaciones que incrementen cuanto antes su participación entre los distintos modos de transporte, hasta conseguir que sea hegemónico tanto en el desplazamiento de personas como de mercancías. Lógicamente, los demás modos y medios de transporte han de tener un carácter complementario respecto al ferrocarril y deben contribuir a potenciar el uso de éste como modo troncal.
- Promover la intermodalidad entre los distintos medios de transporte urbanos e interurbanos.
- Favorecer en las adquisiciones de nuevos trenes y en la reforma de los existentes la accesibilidad de la bicicleta a todos los trenes y estaciones, permitiendo así una eficaz intermodalidad *puerta a puerta*, competitiva con el vehículo privado motorizado.
- Garantizar la completa accesibilidad al ferrocarril a las personas con movilidad reducida (personas ancianas, con silla de ruedas).
- Actualizar las infraestructuras ferroviarias existentes, dotándolas de tecnología probada y de capacidad para admitir velocidades medias de 160 km/h y máximas en torno a los 220 km/h, efectuando los desdoblamientos de vía y las electrificaciones de líneas que sean convenientes para incrementar el uso del ferrocarril.
- Conseguir que el ferrocarril, concebido como el sistema principal de transporte, garantice la mayor vertebración posible del territorio. Por ello es necesario recuperar y rehabilitar las líneas y estaciones cerradas, además de evitar los nuevos intentos de cierre. Del mismo modo, construir nuevas líneas ferroviarias transversales para ir generando la malla ferroviaria que permita atender las necesidades de movilidad de la población.
- Evitar la coexistencia de dos anchos de vía distintos, con los graves inconvenientes y gastos que ello genera. Por este motivo es perentorio y necesario resolver de forma definitiva esta situación, para lo que solicitamos un debate urgente que fije los criterios y la forma de resolver este problema.
- Establecer una forma valiente y decidida de apoyar el transporte público y el ferrocarril, donde el tren llegue hasta los centros urbanos, que se han de adecuar para eliminar posibles efectos barrera, además de crear nuevas líneas de metro de superficie o tranvías en las ciudades y áreas metropolitanas.
- Integrar el ferrocarril en la planificación urbana de las ciudades de acuerdo con las necesidades de sus ciudadanos. Medidas como los soterramientos han de contemplarse únicamente cuando no existan otras soluciones. Deben evitarse los procesos especulativos y la descapitalización de Renfe, deteniendo la galopante enajenación de su patrimonio inmobiliario.
- Mantener las estaciones en el centro de las ciudades para promover la máxima accesibilidad al tren y garantizar la seguridad de usuarios y vecinos, incluso reabriendo aquellas que han sido cerradas y creando nuevas estaciones en los centros de localidades no servidas actualmente por el ferrocarril. Las nuevas líneas deberán dar servicio a las poblaciones por las que discurren, creando nuevas estaciones.
- Tomar medidas urgentes, teniendo en cuenta que el transporte es una de las actividades que más contribuye al cambio climático, para reducir las emisiones de gases con efecto invernadero y cumplir el protocolo de Kioto. Una mayor implantación y uso del ferrocarril y una menor utilización de los medios de transporte más despilfarradores de energía sería la forma de contribuir a este fin, lo que además permitiría una mejora de la calidad del aire de nuestras ciudades.

## Apoyo Internacional a los Trabajadores de Zanón

Fecha: 12/07/04

Remite: LACYORK —the Listserv of the Centre for Research on Latin America and the Caribbean at York University (CERLAC)

Al Presidente de la República Argentina Néstor Kirchner, el Gobernador de la provincia de Neuquén Jorge Sobisch, el Juez Federal Rafael Barreiro, demás miembros del gobierno y al pueblo argentino,

En todo el mundo, el movimiento argentino de fábricas y empresas recuperadas es visto como un modelo inspirador en la lucha contra el neoliberalismo, y un importante símbolo de que otro mundo es posible, necesario y emergente.

Uno de las joyas de este movimiento es la fábrica Cerámica Zanón, bajo control obrero, en Neuquén: una alternativa local concreta y exitosa al modelo económico global. Desde que se encuentra bajo el control obrero, la fábrica ha incrementado el personal un 50% en un año, pasando de 300 a 450 trabajadores: ¿qué empresa multinacional puede presumir de un récord semejante? Los trabajadores de Zanón la han administrado democráticamente, con decisiones tomadas en asambleas abiertas donde cada trabajador tiene la misma cuota de poder. ¿Cuántos de nosotros hemos experimentado alguna vez una verdadera democracia en el lugar de trabajo?

Los trabajadores de Zanón también han logrado un enorme apoyo popular en la provincia de Neuquén, y han mostrado su compromiso hacia su comunidad de muchas maneras, la más reciente con la construcción de un centro de salud comunitario en la empobrecida comunidad próxima a la fábrica.

Y sin embargo, la retribución por su éxito extraordinario en estos últimos tres años parece ser la constante amenaza de desalojo, y un estado de precariedad que podría ser evitado con simples medidas legales y legislativas.

Nosotros, los abajo firmantes, llamamos por lo tanto al gobierno argentino, al de la provincia de Neuquén y a los juzgados intervinientes en los varios aspectos del caso de quiebra a actuar de forma inmediata, llevando a cabo las siguientes medidas:

1. Dejar de lado cualquier amenaza de desalojo de la fábrica, tanto ahora como en el futuro.
2. Otorgar reconocimiento legal a la cooperativa de los trabajadores de Zanón, FaSinPat, y reconocer la importante contribución social y económica que éstos han hecho a la comunidad a lo largo de los últimos tres años.

Sin el reconocimiento judicial de su cooperativa, los trabajadores de Zanón no pueden llevar a cabo su plan de exportación de cerámicos: ¡en el resto del mundo estamos ansiosos por comprar sus productos!

3. Aprobar una ley de expropiación permanente y definitiva a favor de los trabajadores de Zanón, de manera que ellos puedan dejar de malgastar sus energías en batallas legales y políticas, y dedicar sus esfuerzos a la creación de más puestos de trabajo, ayudando a construir hospitales, escuelas y viviendas, colaborando con el interés público y extendiendo este modelo de democracia económica, algo que se necesita desesperadamente en la provincia de Neuquén y en el resto del mundo.

Los movimientos sociales de todo el mundo están observando la lucha de los trabajadores de Zanón con gran interés y la apoyan fervientemente. Esta alternativa extraordinariamente exitosa al status quo neoliberal no debe ser reprimida o amenazada: ¡debe ser celebrada, apoyada y exportada!

Para firmar el petitorio: <http://www.petitiononline.com/zanon/petition.html>

## El Proyecto de Constitución Europea a referéndum: diez razones para decir que no

De: JAIME PASTOR, XAVIER PEDROL, GERARDO PISARELLO

Fecha: 1 de septiembre de 2004

El gobierno español ha anunciado la celebración de un referéndum sobre el Proyecto de Constitución Europea para febrero de 2005. La consulta es inminente y la información disponible escasa. En su versión definitiva, adoptada el pasado 18 de junio, el Tratado aparece como un instrumento que restringe enormemente la posibilidad de impulsar, tanto en el ámbito europeo como en el interior de los Estados miembros, políticas económicas y sociales alternativas a las consagradas hasta el momento. Aunque tuvieran el respaldo de los electores. Lo que está en juego, por tanto, es de trascendental importancia y afectará la vida cotidiana de millones de personas en el continente y en el mundo.

El oficialismo ha dejado entrever, de manera más o menos velada, su intención de hacer campaña institucional a favor del *sí*. Sin embargo, son muchas las voces que, desde movimientos sociales y colectivos ligados a la izquierda social y política, han venido defendiendo la necesidad de un pronunciamiento categórico en contra del Proyecto de Constitución. Las líneas que siguen pretenden exponer sintéticamente los argumentos más usuales esgrimidos por los defensores del Proyecto, incluidos los de aquellos que se reconocen partidarios de un *sí crítico*, y dar cuenta de las razones que se oponen, desde un europeísmo alternativo, a los mismos. Se intenta así contribuir a un debate que, en un contexto como el actual, corre serios riesgos de diluirse en la autocomplacencia, las falsas opciones o la simple indiferencia.

1. *«Este Proyecto constituye un significativo paso adelante en la construcción social y democrática de Europa»*

Para justificar esta afirmación, los partidarios del *sí* invocan la presencia en el texto de valores y objetivos como la solidaridad, la igualdad, la lucha contra la pobreza, el respeto por el medio ambiente o la cohesión territorial. También esgrimen cuestiones como la incorporación de la Carta de derechos de Niza, el aumento de competencias codecisorias del Parlamento o la previsión, en materia participativa, de un derecho de iniciativa ciudadana.

Contemplada con rigor, sin embargo, la Europa que consagra el Proyecto no es ni más social ni más democrática de lo que había hasta ahora. Las disposiciones arriba mencionadas ocupan un lugar marginal en la letra y en el espíritu del Proyecto y se encuentran subordinadas a lo que es su auténtico núcleo ideológico: el otorgamiento de rango *constitucional* a la Europa neoliberal, elitista y tecnocrática construida, al menos, desde el Tratado de Maastricht.

La declarada aspiración por afianzar un «mercado libre y no falseado», «altamente competitivo», reduce los objetivos sociales a poco más que retórica. Los verdaderos énfasis del Proyecto se sitúan en otro plano: la estabilidad de precios, el empeño obsesivo en la ausencia de déficit o la independencia del Banco Central, ahora constitucionalizados. Ningún criterio de convergencia, en cambio, se prevé en materia de salarios, nivel de empleo, o respeto por los estándares ecológicos.

La Parte III, expresión auténtica del modelo económico neoliberal asumido por el Proyecto, recoge con detalle la mayoría de los preceptos que hicieron posibles las privatizaciones y el desmantelamiento de los servicios públicos en los últimos años. Contra las previsiones optimistas de algunos partidos socialdemócratas y de los Verdes, su médula ideológica no ha hecho sino afianzarse en cada modificación del Proyecto realizada a instancia de los ejecutivos estatales. Como contrapartida, la Carta de derechos de Niza uno de los supuestos puntos fuertes de los defensores del *sí* se incorpora con un alcance devaluado, sobre todo en materia de derechos sociales. De manera similar, se mantiene el poder de veto de los Estados en materia fiscal, se diluyen las posibilidades de control del fraude y poco o nada se avanza en materia de políticas sociales comunitarias.

Desde el punto de vista institucional, el «paso adelante» es igualmente imperceptible. Las nuevas facultades de codecisión reconocidas al Parlamento Europeo constituyen un avance insignificante en un entramado institucional que, tras cincuenta años de integración, continúa otorgando una evidente primacía a órganos técnicos o desprovistos de controles democráticos efectivos como el Consejo de Ministros, la Comisión o el Tribunal de Justicia. Otro tanto puede decirse de los derechos de participación. El tan aireado derecho de propuesta ciudadana previsto en el Proyecto fue arrancado a regañadientes a la Convención que lo elaboró, y es una versión restrictiva de lo que debería haber sido una auténtica iniciativa legislativa popular. Muy poco, en definitiva, para revertir el déficit estructural de participación que aqueja a la Unión desde hace décadas, y que ha quedado de manifiesto de forma rotunda en las últimas elecciones al Parlamento europeo.

2. *«Votar afirmativamente comportaría un sensible avance en la dirección de una Europa federal, más unida, y una manera de superar el anacrónico predominio de los Estados nacionales.»*

En realidad, si alguien sale fortalecido con este Proyecto son los Estados nacionales, y más concretamente, sus respectivos poderes ejecutivos, que con el entramado institucional propuesto consiguen librarse aún más de la incómoda tutela de los parlamentos respectivos. Si el actual Proyecto pudiera vincularse a algún esquema federal, sería a un federalismo, no democrático, sino simplemente intergubernamental, en el que los Estados mantienen un fuerte poder de veto en casi todo lo que no sea afianzamiento del mercado único y profundización de las políticas monetaristas. Ese es, precisamente, el ánimo que alienta la exigencia de unanimidad en materia fiscal, así como los acuerdos finalmente alcanzados para la adopción de decisiones por mayoría cualificada. Y es que lo que se consagra, en definitiva, es una Europa más unida sólo en aquello que permite consolidar el modelo neoliberal. En lo demás, queda servida la posibilidad del dumping social y de la disputa entre los Estados miembros por ofrecer a los capitales privados las mejores condiciones laborales, sanitarias o ecológicas para rentabilizar sus inversiones.

El argumento del anacronismo de los Estados nacionales y de la necesidad de superarlos tampoco funciona cuando se trata del reconocimiento de los derechos de los diferentes pueblos europeos. Como resultado de la obstinación del Partido Popular de José María Aznar, y con la complicidad del Partido Socialista, el Proyecto incorporó el principio de intangibilidad de las fronteras estatales, lo que bloquea toda posibilidad de actualización del derecho a la autodeterminación para aquellos pueblos que la soliciten. A pesar de la retórica propagandística en torno a una Europa «unida en la diversidad», son mínimos los avances institucionales obtenidos por las naciones minoritarias

y, en general, por las llamadas regiones con capacidad legislativa. La elaboración de un Tratado constitucional podría haber sido una gran oportunidad para articular una auténtica Cámara de los Pueblos y las Regiones de Europa. Sin embargo, todo lo que se consigue es el mantenimiento, con modificaciones menores, de un Comité de las Regiones de probada ineficacia. En ese contexto, la posibilidad de traducción del Proyecto a diferentes lenguas europeas refleja más un acto de mala conciencia que una disposición genuina a reconocer la realidad plurinacional, multicultural y plurilingüe de Europa.

3. «*La adopción de este Proyecto de Constitución permitirá avanzar en la articulación de una Europa con voz propia en el mundo, comprometida con el derecho internacional y autónoma frente a los Estados Unidos.*»

Lo cierto es que este Proyecto no se separa en nada de una Unión que en los últimos años ha sido todo menos un actor independiente en las relaciones internacionales. Esta Europa ha exhibido una dócil complicidad frente a la mayoría de las *nuevas guerras* emprendidas por los Estados Unidos tras el fin de la guerra fría. Desde la del Golfo y la ex-Yugoslavia hasta la de Afganistán. Además, tras el 11 de septiembre, ha aprovechado la obsesión securitaria promovida desde Washington para recortar sin complejos derechos y libertades fundamentales y para destinar millones de euros a la actuación militar y policial con la excusa de la lucha anti-terrorista. El Informe elaborado por Javier Solana firme candidato a Ministro de Asuntos Exteriores de la Unión en caso de aprobarse la Constitución es una muestra significativa del impacto que la política anti-terrorista diseñada por la Administración ha tenido en la visión europea del panorama internacional.

Junto a las formales declaraciones de adhesión a la paz y al derecho internacional, se consagra el *respeto* a las obligaciones contraídas con la OTAN, una organización que ni siquiera es específicamente europea. ¿Son éstas las señales de autonomía a las que se refieren los defensores del Proyecto? Y la Agencia Europea de Armamento, Investigación y Capacidades Militares, destinada entre otros objetivos a «reforzar la base industrial y tecnológica del sector de defensa» y a «aumentar la rentabilidad de los gastos militares»: ¿es el instrumento de paz que anuncian quienes piden el voto por el sí?

El intento de presentar una Europa apoyada en el eje franco-alemán como alternativa a una Europa simplemente anglosajona carece de bases empíricas creíbles. Más allá de las divergencias geoestratégicas puestas de manifiesto con la guerra de Irak, los gobiernos que, cada tanto, se prodigan en exhibiciones de fe *anti-americanista*, han sido decididos impulsores de la *americanización* social y política de sus países y de Europa. Apoyaron el giro neoliberal y militarista presente en los Tratados de Maastricht, Amsterdam y Niza. Y no han presentado oposición alguna a su consolidación en el actual Proyecto de Constitución. Para despejar toda duda al respecto, el recién elegido presidente de la Comisión, José Durao Barroso, anfitrión de la tristemente célebre Cumbre de las Azores, ha defendido con orgullo la vocación atlantista que el nuevo ejecutivo pretende imprimir a la Unión durante los próximos cinco años.

Mírese por donde se mire, la supuesta contraposición entre una *Europa potencia* y una *Europa subordinada*, ambas dedicadas a recortar gastos sociales y a destinar millones de euros a fabricar nuevas armas bajo la égida de la OTAN, es más bien una disputa propagandística entre versiones hermanas que sólo de forma muy coyuntural pueden considerarse enfrentadas.

4. «*Votar por el sí constituye un corolario obligado de la reciente incorporación de diez países del Este y un deber de solidaridad con los nuevos vecinos.*»

Ciertamente, la ampliación al Este es un elemento central para explicar el actual impulso constitucional. La necesidad de adaptar institucionalmente la Unión a 25 países exigía reformas importantes en la composición y formas de funcionamiento del Parlamento, la Comisión o el Consejo. Sin embargo, ninguna de las incorporadas ha obedecido a una preocupación por la situación política y social de los países del Este. De hecho, aunque la ampliación en sentido político comenzara a acelerarse a partir de 1999, con el Consejo de Helsinki, la utilización de Europa del Este como un mercado liberalizado y como escenario de aventuras auténticamente neocoloniales ya era una realidad mucho antes.

Según el discurso oficial, estas lecturas críticas pecan por exageración. Como ocurrió con España y Portugal aseguran los países del Este acabarán por superar su atraso y se engancharán a la *locomotora europea*. El argumento, no obstante, resulta muy poco convincente. Por un lado, los criterios de convergencia exigidos a los candidatos del Este han sido mucho más duros que los que en su momento se demandó a los países de Europa del Sur. Por otra parte, esta ampliación se hará con menos dinero que nunca, y los prometidos fondos europeos llegarán con cuentagotas.

En el Proyecto de Constitución no hay nada que sugiera la reversión de este horizonte en el corto y mediano plazo. Es más: cientos de miles de trabajadores y trabajadoras del Este no podrán durante años ejercer su derecho a la libre circulación y a la residencia en otros países de la Unión. A quince años de la caída del Muro de Berlín, se erige así un nuevo Muro, esta vez jurídico y con respaldo policial ¿Cómo sorprenderse, luego, de que en las primeras elecciones europeas los índices de participación no hayan alcanzado ni el 30 % en algunos de los nuevos países miembros?

5. «*Con todos sus límites, desde un punto de vista jurídico formal se está antes frente a un nuevo Tratado que delante de una auténtica Constitución. Carece de sentido, por tanto, dramatizar en torno a una mera reunión y simplificación de los Tratados anteriores que no merece ni excesivos honores ni excesivas críticas.*»

En efecto, si se presta atención a los mecanismos escogidos para la elaboración, aprobación y eventual reforma del Proyecto, todo parece indicar que se está antes frente a un nuevo Tratado que ante una Constitución en sentido estricto. Por otra parte, en la medida en que el Proyecto no supone ruptura alguna, sino todo lo contrario, con las grandes líneas políticas y económicas que han guiado hasta ahora el proceso de integración, se trata de una propuesta que no *constituye* nada, sino que se limita a recoger y a plasmar en un texto único lo ya *constituido*.

Dicho esto, sin embargo, sería un error ceñirse a una perspectiva juricista tan estrecha, subestimando el alcance simbólico de sus intenciones o de la terminología escogida. Un texto que se presenta con la intención de establecer una Constitución para Europa y que exigirá el acuerdo de 25 países en caso de que se quieran introducir modificaciones sustanciales no puede considerarse un simple Tratado más.

Si lo fuera, ¿por qué echarse las manos a la cabeza cuando se plantea su eventual rechazo? Es cuando menos paradójico minimizar el alcance jurídico-político del Proyecto al mismo tiempo que se predica el caos en el caso de su no aprobación.

6. «*No se trata de un texto perfecto pero sí perfectible. Aprobarlo sería evitar que se desperdiciaran sus mejores previsiones sin por eso renunciar a modificar luego su espíritu neoliberal y elitista.*»

Al igual que en el punto anterior, el argumento que llama a votar la Constitución, aunque en el fondo no guste, para posteriormente abogar por su reforma, resulta endeble desde una perspectiva lógica y suicida desde un punto de vista político. El Proyecto adoptado en la Cumbre de Irlanda es un texto destinado a perdurar (durante 50 años, en palabras del presidente de la Convención, Valéry Giscard d'Estaing). Su revisión jurídica, pero sobre todo política, será por tanto muy complicada una vez aprobado.

¿Qué intenta sugerir este argumento? ¿Consentir la constitucionalización de un status degradado para las personas inmigradas y correr, al día siguiente de la aprobación del Proyecto, a exigir la incorporación de una ciudadanía de residencia en 25 países? Difícil ¿Apoyar un texto que consagra las políticas productivistas y neoliberales de los últimos 30 años para luego exigir frenos ecológicos y criterios de convergencia sociales y laborales? Espinosa tarea ¿Aceptar la constitucionalización del rearme europeo y el respeto de los compromisos adquiridos con la OTAN para manifestarse al día siguiente contra la guerra y por una Europa pacífica? Ingenuo, o simplemente cínico.

En realidad, desde la propuesta inicial de Constitución presentada por la Convención en junio de 2003 -y dejando de lado algunos ligeros retoques introducidos en materia de igualdad entre hombres y mujeres- el texto del Proyecto ha ido sufriendo progresivos recortes en su alcance social, democrático y europeísta. En la versión consolidada que se someterá a referéndum, por ejemplo, abundan los mecanismos que permiten a diferentes países comenzando por el Reino Unido disponer de reglas ad hoc y de una Europa, en definitiva, a la carta: desde las *líneas rojas* a los *frenos de emergencia* y las *cooperaciones reforzadas* ¿Qué tendría que ocurrir, qué retrocesos tendrían que producirse para que los partidarios del *sí a cualquier precio* y del *paso adelante* dijeran que no a esta Constitución y volcaran sus energías al impulso de un proyecto constituyente alternativo?

7. «*Un voto negativo supondría quedarse empantanados en el lodazal todavía más neoliberal y tecnocrático que supone el Tratado de Niza. Hay que elegir: o esto, o el caos y la Europa de las múltiples velocidades.*»

El problema aquí es que el caos y las *diferentes velocidades* ya están instalados en la Unión. Es más: han sido provocados por los mismos partidarios de este Proyecto, que ahora instan a apoyarlo, precisamente, para escapar a la síntesis *Niza + ampliación* creada por ellos. Ahora bien, si el Tratado de Niza, que en cualquier caso regirá hasta el año 2009, era tan malo, ¿por qué se obligó a Irlanda

a repetir la votación cuando en el referéndum inicial lo había rechazado? ¿por qué tanto empeño en la ratificación de un Tratado tan terrible?

Cualquiera sea la perspectiva que se adopte, resulta impensable un escenario en el que el voto por el *no* se tradujera en un pacífico regreso al reino de Niza y al statu quo. Y es que una Europa de 25 países no podría funcionar con las reglas políticas y económicas previstas en Niza. De hecho, si el Proyecto se rechazara lo que tendría lugar sería una crisis de legitimidad tan honda que obligaría a rediscutir las bases de funcionamiento de la propia Unión. En un contexto así, negarse a rechazar un Proyecto mediocre por temor a una crisis es desconocer que sólo una crisis podría permitir detener la deriva anti-social, elitista y militarista de la Unión para recomenzar sobre bases más fecundas.

8. «*Con todas las insuficiencias que se quiera, no se puede esperar a que exista un pueblo europeo para avanzar en la constitucionalización de la Unión. Tener una Constitución es fundamental para inducir el surgimiento de una esfera pública hoy inexistente y sin la cual Europa no será posible.*»

A diferencia del argumento que subestima el alcance político y simbólico de la expresión *Constitución*, éste la exagera. Sin duda, la utilización del término Constitución, con toda la carga emotiva que encierra, persigue obtener de los ciudadanos el reconocimiento que ni la fría burocracia de Bruselas ni las alejadas Cumbres Intergubernamentales han conseguido granjearse hasta ahora. Sin embargo, la simple apelación a la palabra Constitución no basta para derivar de ella un contenido positivo desde el punto de vista normativo. Hay constituciones más bien sociales y constituciones neoliberales; hay constituciones democráticas y constituciones tecnocráticas. Ésta, precisamente, se encuentra más bien entre las segundas.

Tampoco se trata, naturalmente, de esperar el surgimiento de un *pueblo europeo* homogéneo y acabado como condición para admitir el debate constitucional. Lo que ocurre es que resulta difícil sostener que este Proyecto de Constitución en concreto pueda actuar como catalizador, como inductor de una auténtica esfera pública europea. Un argumento similar se utilizó ya a propósito del Tratado de Maastricht: «la aceptación de la Unión monetaria y de los criterios de convergencia traerá consigo, finalmente, la Unión política y social». A más de diez años de aquel Tratado, sin embargo, ni una ni otra han llegado, como recuerda el propio Jacques Delors, uno de los más reputados valedores de esa idea.

En realidad, una discusión constitucional que se reduzca a la conveniencia o no de un determinado reparto de votos, que se agote en reformas institucionales de tipo técnico o que sirva para consolidar un modelo económico que está lejos de dar los frutos anunciados por sus defensores, no conseguirá entusiasmar a los millones de personas que creen que otra Europa es posible.

Para devolver a los pueblos y a los habitantes de Europa un debate confiscado por los especialistas, los ejecutivos estatales y la burocracia de Bruselas, hace falta abrir un auténtico proceso constituyente democrático, con una pedagogía alternativa que permita involucrar a amplios sectores de la sociedad en la redefinición de la idea de Europa ¿Cómo aspira a conseguirlo, por dar sólo un ejemplo, un Proyecto que prácticamente condena al olvido a los más de veinte millones de trabajadoras y trabajadores inmigrantes que con su esfuerzo contribuyen a la prosperidad del continente?

9. «*Votar por el no sería quedar aislados y hacerle el juego a la derecha anti-europeísta.*»

En ciertos sectores críticos, el temor a quedar identificados con el anti-europeísmo de Le Pen o de los conservadores británicos actúa como una mordaza que desactiva hasta el más mínimo amago de objeción de fondo al Proyecto y que conduce de modo inexorable a la claudicación. Sin embargo, la lógica simplista y manipuladora según la cual se está con esta Europa y con esta Constitución o se está contra Europa y contra toda Constitución, no es en absoluto de recibo. Sólo desde el sofisma interesado se puede identificar un texto que ni siquiera es más europeo que los Tratados ya existentes con la adhesión, por ejemplo, al repliegue soberanista al Estado nacional.

En realidad, han sido los críticos más radicales de este Proyecto Asambleas de Mujeres, plataformas pacifistas, colectivos de defensa de los sin papeles, sectores críticos del sindicalismo- los primeros en plantear, en la teoría y en la práctica, la necesidad de más Europa, pero de otra Europa.

De lo que se trata, en realidad, es de impedir que sean el populismo conservador y la extrema derecha quienes capitalicen el desencanto y la defección que esta Europa neoliberal y tecnócrata genera en buena parte de sus habitantes, comenzando por muchos de los que se encuentran en situaciones de abierta vulnerabilidad. Y para ello no puede apostarse por dar el *sí* con todos los matices que se quieran a un texto que Aznar, Chirac, Berlusconi o Barroso suscribirían sin reparo alguno de fondo, justamente porque en él la derecha conservadora no ha cedido prácticamente nada.

10. «*Es demasiado tarde para modificaciones. Esta es la única alternativa posible y todo lo demás vana utopía.*»

Este argumento resulta inaceptable desde un punto de vista democrático. Si la derecha y el euroescepticismo conservador lo hubieran asumido como propio no habrían conseguido, en cada Cumbre Intergubernamental, la rebaja de los aspectos más europeístas, más sociales y más democráticos recogidos en el Proyecto inicial de la Convención ¡Hasta encontraron la grieta para suprimir, por demasiado radical, la frase de Tucídides («Nuestra Constitución...se llama democracia porque el poder no está en manos de unos pocos sino de la mayoría») con la que se abría el Preámbulo!

En un contexto como el actual, lo único *utópico* es pensar que las cosas seguirán como hasta ahora, que la actual Europa tecnocrática y elitista podrá sobrevivir, de espaldas a sus habitantes, sin alteraciones sustanciales. Y lo único *real*, por tanto, es lo que vaya a surgir, por lo pronto, del veredicto de las urnas el día del referéndum, y en general, del debate y de las movilizaciones sociales que surjan en torno al Proyecto.

De aquí a finales de 2009, fecha de entrada en vigor de la Constitución, es mucho lo que queda por hacer. Lo primero, convertir el rechazo a este Proyecto en impulso de un nuevo proceso constituyente que otorgue a la idea de Europa genuinas credenciales democráticas. Un proceso de estas características debería basarse en un mandato de la ciudadanía del conjunto de la Unión a una Asamblea encargada de elaborar un nuevo Proyecto de Constitución. Posteriormente, ese Proyecto debería ser sometido al debate de los Parlamentos estatales y de la ciudadanía de los Estados. Con arreglo a lo allí decidido, debería ser enmendado y reelaborado por la Asamblea Constituyente para finalmente ser sometido a referéndum en todos los Estados miembros.

Lo segundo es trazar, a partir de la impugnación del contenido del actual Proyecto, las líneas generales de lo que debería ser una Europa alternativa. Frente al argumento del *mal menor* con el que se intenta legitimar el actual modelo oligárquico y elitista de integración, sería necesario, entre otras cuestiones: (a) repensar los complejos desafíos de un federalismo europeo democrático y no simplemente intergubernamental, que otorgue un papel central al Parlamento y sea capaz de articular una auténtica segunda Cámara de los Pueblos y las regiones; (b) plantear una lectura radical, de abajo arriba, del principio de subsidiariedad, de la autogestión y de la democracia participativa en diferentes escalas, comenzando por el ámbito municipal; (c) impulsar, frente a la Europa del *Espíritu de Lisboa*, una Europa social fundada en la armonización hacia arriba de los derechos sociales, en la reducción del tiempo de trabajo y en el impulso de empleos *verdes* socialmente útiles y sostenibles, en la reconstrucción de servicios públicos de calidad, en el derecho a una renta básica, en la solidaridad interterritorial y, sobre todo, en una fiscalidad europea suficiente basada en el principio de progresividad y en el control de los capitales especulativos; (d) propiciar una auténtica Europa de la igualdad en la diversidad, que de pleno reconocimiento a su realidad plurinacional, pluricultural, y plurilingüística, que admita el derecho a la autodeterminación y apueste por una ciudadanía de residencia a partir de la cual puedan dialogar y encontrarse *viejos* y *nuevos* europeos, de culturas y civilizaciones diversas; (e) defender una Europa basada en el acceso a la igualdad plena y a la autonomía de las mujeres y de las minorías sexuales, frente a la Europa discriminatoria y patriarcal; (f) asumir las exigencias de una Europa autónoma y pacífica, libre de armas de destrucción masiva, de misiones neo-coloniales y capaz de bregar por la disolución de alianzas militares como la OTAN; (g) hacer propio, en definitiva, el proyecto de una Europa ecológicamente sostenible, austera y creativa, capaz de asumir sus responsabilidades con las generaciones futuras y de compatibilizar sus formas de consumo, transporte y producción con el bienestar, y no con la ruina, del resto del pueblos del planeta.

Sólo una Europa de estas características podría exorcizar de manera creíble los fantasmas del militarismo, del racismo y del nacionalismo agresivo, ponerse al servicio de un internacionalismo de nuevo cuño y ganarse, en definitiva, el compromiso de millones de mujeres y hombres que hoy no creen en ella.

## Ladran, luego cabalgamos

Madrid, 29 de noviembre de 2004

Justo cuando, el lunes 29 de noviembre, se le otorgaba formalmente el Premio Nacional de Economía y Medio Ambiente a Federico Aguilera Klink, el periódico El Día de Tenerife, publico un artículo muy vejatorio contra su persona por haber osado criticar el proyectado puerto de Granadilla.<sup>1</sup> Frente a argu-

<sup>1</sup>véase el artículo original: El espejo regional

mentos insultos. Frente al reconocimiento unánime del Jurado del Premio Nacional de Medio Ambiente de la indiscutible valía del premiado, un articulista anónimo pretende desacreditarlo por ejercer la libertad de pensamiento. Federico Aguilera puede estar tranquilo: su impecable trayectoria de lucidez y honradez conocida y apreciada en los medios académicos nacionales e internacionales no puede verse empañada por ese exabrupto local. Tampoco puede verse empañada para los movimientos ciudadanos que conocen bien su dedicación desinteresada y su extremada modestia. Pero el anónimo articulista denigra por igual al mundo académico y a estos movimientos, molesto por el hecho de que un catedrático de economía salga de su torre de marfil académica para opinar y participar en la gestión de su entorno habitable e incurra en el enorme pecado de discutir un megaproyecto cocinado a espaldas de la población. Hace poco han tenido lugar prácticas intimidatorias similares: por haberse opuesto a otra obra, la Fundación César Manrique de Lanzarote fue igualmente vejada en una potente campaña mediática digna de mejor causa. Pobre prensa local que, con tal de servir a los poderes e intereses establecidos, no duda en echar tierra sobre personas e instituciones que deberían de ser orgullo de esas islas.

Firman:

José Manuel Naredo, Presidente del Jurado del Premio Nacional de Economía y Medio Ambiente 2004  
 Pedro Arrojo, Presidente de la Fundación Nueva Cultura del Agua  
 Juan Sánchez García, Profesor Economía Aplicada de Universidad de La Laguna  
 Coordinadora Ecologista Popular El Rincón  
 Arsenio Gómez González, Enólogo  
 Jorge Riechmann, Investigador de ISTAS/ CC.OO. Director (en funciones) de la Unidad Técnica del Observatorio de la Sostenibilidad en España, con sede en la Universidad de Alcalá de Henares Profesor Titular de Filosofía Moral en la Universidad de Barcelona  
 Marta Tafalla, Profesora de Filosofía de la Universidad Autónoma de Barcelona  
 Concha Roldán, Investigadora en el Instituto de Filosofía del CSIC  
 Emilio Muñoz, Profesor de Investigación del CSIC; Instituto de Filosofía  
 Ignacio Fernández de Lucio, Director del Instituto de Gestión de la Innovación del Conocimiento - INGENIO  
 Daniel Gabaldón Estevan, Sociólogo, Instituto de Gestión de la Innovación del Conocimiento - INGENIO  
 José Luis Figueroa de la Paz, Sociólogo  
 José M. Castellano Gil, Historiador  
 Elena Sánchez Jordán. Profesora de Derecho civil de la Universidad de La Laguna  
 Andrés González Sanfiel, Profesor de la Facultad de Derecho de la ULL  
 Óscar Carpintero, Profesor de Economía Aplicada Universidad de Valladolid  
 Antonio Arnau Carrillo de Albornoz, Secretaría de Movimientos Sociales de Esquerra Unida P.V.

## Deseos para el nuevo año

ANTONIO ELIZALDE HEVIA

Santiago de Chile, 29 de diciembre de 2004.

Mis deseos de fin de año para mis amigos chilenos y también para todos quienes son mis amigos, aunque de otras latitudes, que valga aquello que nos es común.

Esta Navidad y en vísperas del Año que se nos viene encima, quiero compartir con Uds. aquellas cosas que no cuesta nada compartir, pero que sin embargo a mí quizás por los años que llevo encima, me importan cada día más: sentimientos, emociones, recuerdos, sueños y añoranzas.

Espero que el nuevo año se transforme efectivamente, gracias al período electoral que pronto viviremos, en un real compromiso por una mayor equidad entre los chilenos. Para quienes como yo, el tema de la justicia social o de la redistribución ha sido la obsesión de toda su vida, podemos mirar con esperanza este año 2005 ya que todos los sectores políticos, los economistas, e incluso los propios empresarios en su último gran evento del año, han hecho presente a la sociedad chilena que el tema de la pésima distribución del ingreso y la riqueza es no sólo el talón de Aquiles de nuestro nuevamente tan ponderado "modelo chileno al desarrollo", sino que el mejorar dicha distribución debe ser el objetivo central a perseguir por toda la sociedad chilena de aquí en adelante.

Obviamente estamos retornando a los consensos que Chile construyó a lo largo de su historia y que fueron destruidos por la tragedia que vivimos como sociedad. Al parecer las buenas noticias respecto al crecimiento de nuestra economía este año y las previsiones optimistas respecto al año que viene, sumada a la contingencia político electoral han hecho que aquellas opiniones de *çalificados y doctos.especialistas*

que afirmaban la inevitabilidad de la concentración en los momentos iniciales del despegue económico, hayan cambiado "mágicamente.<sup>a</sup> creer que es posible afectar esa "ley natural".

Me alegra sinceramente, que hoy seamos tantos los que creemos necesario mejorar la distribución del bienestar logrado y que muchos de ellos creamos que una sociedad se hace más sustentable, democrática y justa, cuando busca deliberadamente incluir a todos sus integrantes y persigue modificar aquellos factores que generan la exclusión de tantos.

Al parecer la buena nueva es que no dejaremos sólo en las manos del sistema educativo la solución de los problemas de redistribución, mediante la ampliación que éste provee de oportunidades de un mejor bienestar futuro, solución obviamente de largo plazo, como se planteaba en el discurso económico dominante hasta ayer. Todos hoy al parecer nos hemos dado cuenta, por fin, que es posible hacer también algo ahora, inmediatamente.

Como al parecer todos cambiaremos (por arte y magia de las elecciones próximas) nuestras antiguas conductas .<sup>a</sup>porofóbicas"(de odio a los pobres), por nuevas conductas en la línea de lo que nos viene recomendando, hace tanto tiempo la Iglesia Católica: optar preferentemente por los pobres; sugiero algunas prevenciones en plena concordancia con la mirada de la sospecha propia de la postmodernidad:

1. Es imprescindible cuidar las formas de intervención para no correr el riesgo de que sea cierto lo que dice el humorista brasileño Jules Feifler:

Siempre yo pensé que era pobre. Un día me hablaron que yo no era pobre sino que era necesitado. Luego me dijeron que era autodestructivo verme como necesitado. Yo tenía carencias. Después me señalaron que ser carenciado era un lugar común que lo que yo tenía era falta de oportunidades. Todavía estoy sin una chaucha. Lo único que he enriquecido, fue mi vocabulario...

2. Recordar siempre algo que nos dice el teólogo brasileño Frei Betto:

Convivir con los pobres no es fácil. Primero, hay la tendencia de idealizarlos. Después, se descubre que entre ellos existen los mismos vicios encontrados en las demás clases sociales. Ellos no son mejores ni peores que los demás seres humanos. La diferencia es que son pobres, o sea, personas privadas injusta e involuntariamente de los bienes esenciales de la vida digna. Por eso, estamos al lado de ellos. Por una cuestión de justicia.

3. Tener en cuenta lo señalado por Pedro Casaldáliga (obispo brasileño):

La utopía de nuestra esperanza es que una auténtica revolución de valores, relaciones y estructuras haga posible el verdadero progreso para todos y todas y para todos los pueblos, en una cierta armoniosa igualdad. Nuestra esperanza se llama solidaridad, en acto, en proceso, en espera. Evidentemente entendemos, hasta por experiencia muy dolorosa, que la esperanza es procesual, sucesivamente transformadora, histórica y escatológica.

4. Inocularle profundidad humana al esfuerzo redistributivo ya que eso nos puede hacer mejores seres humanos, porque como lo indica Antonio Pérez Esclarín (educador venezolano):

Toda persona que ama, empieza a sufrir y procura actuar porque le afecta el dolor y el fracaso de los demás, e intenta por ello remediarlos, combatirlos. Cuando empiezan a doler las miserias ajenas, es un signo de liberación personal y social, un comienzo de solidaridad.

5. De ese modo podremos transitar aliviándonos del equipaje del consumismo, abajándonos desde nuestro actual nivel de bienestar, pero con el corazón henchido de otredad por el camino de la solidaridad que nos sugiere Ximo García Roca (teólogo y filósofo español):

La solidaridad es una construcción moral edificada sobre tres dinamismos: el sentimiento compasivo, que nos lleva a ser unos para los otros; la actitud de reconocimiento, que nos convoca a vivir unos con otros, dando y recibiendo unos de otros; y el valor de la universalización, que nos impele a hacer unos por otros. Y como todo ello debe ocurrir en el interior de relaciones asimétricas y en un mundo desigual y antagónico, de débiles y poderosos, de víctimas y verdugos, a la solidaridad le es esencial un elemento de .<sup>a</sup>bajamiento de los unos a los otros", lo cual significa un cambio radical en el modo de comportarse los humanos.

6. Y en relación a la enorme cantidad y variedad de propuestas para distribuir mejor la riqueza generada en nuestra sociedad, que comenzaremos pronto a escuchar, deberemos cuidarnos de caer en aquella actitud tan propia de algunos *progresistas* que critica Patricio Fernández (Director de The Clinic):

Todo indica que a la izquierda —a cierta parte de ella, para ser precisos—, le gusta la derrota.

...Ser de izquierda, para ellos, es querer lo imposible y sólo lo imposible. Todo lo posible les parece poco y traicionero. Confunden la queja con la crítica. Esa izquierda se enorgullece de descubrir lo que falta y se avergüenza a la hora de defender lo obtenido...

La vida de entre medio, a esa izquierda, todo indica que le resulta miserable. Todo o nada, y ante esa disyuntiva, cualquier sensato sabe que la respuesta será nada. Allende es de izquierda porque terminó muerto. La UP fue de izquierda porque no llegó a puerto, o porque quemó las naves, o porque se las quemaron.

En estos días de análisis de lo hecho y de miradas a lo por hacer, comparto con Uds. mi profunda convicción de que aquellos miles y miles de chilenos que dieron su vida luchando por una patria más justa e incluyente, como Salvador Allende, Clotario Blest, Monseñor Enrique Alvear, entre tantos otros, hoy sentirían que en algo hemos vencido, después de tantas y tantas derrotas. Ellos fueron la simiente de un horizonte que tenemos que seguir expandiendo. Su ejemplo nos debe empujar a continuar en la búsqueda de un mundo cada vez más solidario y también más sustentable, con éxitos y con también fracasos, por eso con las palabras de Neruda, me atrevo a decirte:

...Ven, no sufras,  
ven conmigo,  
porque aunque  
no lo sepas,  
eso yo sí lo sé:  
yo sé hacia dónde vamos,  
y es ésta la palabra:  
no sufras  
porque ganaremos,  
ganaremos nosotros,  
los más sencillos  
ganaremos,  
aunque tú no lo creas,  
ganaremos.

Porque a la larga y pese a todos los obstáculos, los humanos comunes y simples, los hombres y mujeres de corazón solidario: ganaremos.

Antonio Elizalde Hevia  
Rector de la Universidad Bolivariana

## Sobre el Modelo de Ciudad

### Carta a la Ministra de Vivienda

De: CARLOS JIMÉNEZ ROMERA  
Fecha: 3 de enero de 2005

El actual modelo de ciudad, que todos convendremos en calificar de insostenible, se basa en un elemento fundamental: el automóvil. Poco es lo que el Ministerio de Vivienda puede hacer para cambiar esta realidad. Sin embargo, sí puede dejar de desarrollar políticas que apoyan este modelo.

El principal problema este modelo de ciudad, y que incide negativamente en la calidad de vida de las personas, es el gran tiempo dedicado a los desplazamientos diarios o semanales desde la vivienda al trabajo, a los equipamientos sociales y a los lugares de ocio, por ello un plan de vivienda debería asumir las siguientes prioridades:

1. Reducir al máximo las distancias a recorrer (desde la vivienda al trabajo, a los servicios públicos, a los lugares de ocio, etc.)

2. Facilitar el uso de modos de transporte alternativos al automóvil: transporte público, bicicleta, caminar...

Desde una política de vivienda debería por tanto incidirse en la adecuada distribución de los equipamientos en relación con la vivienda y la potenciación (desde el punto de vista urbanístico) de los ejes ciclistas y peatonales. Esto implica un apoyo incondicional al comercio de proximidad y a los equipamiento de barrio, frente a las grandes infraestructuras asociadas a grandes equipamientos de escala metropolitana, regional o incluso nacional.

De esta forma, puesto que debería convertirse en una prioridad reducir las distancias dentro de la ciudad, o al menos no incrementarlas, cualquier crecimiento centrífugo de las ciudades debería refrenarse en favor de un crecimiento centrípeto, siempre en la medida en que esta concentración no entre en conflicto con los principios del párrafo anterior. El resultado de este difícil equilibrio es que, mientras que habría que esponjar los centros de las grandes ciudades, habría que densificar las zonas suburbanas, incentivando en todos los casos la diversificación y la mezcla de usos.

En cualquier caso, los recorridos entre la vivienda y el trabajo seguirán siendo los que más influyan en la calidad de vida. Mientras persista la creciente precariedad laboral de nuestro país, resultará utópico desarrollar una política de vivienda que pretenda fomentar la cercanía de ésta al lugar de trabajo, ya que la movilidad laboral no va acompañada en este país de una misma movilidad habitacional (como podría ser el caso de EEUU). En todo caso, debe incentivarse el uso del transporte público (y los modos no motorizados de movilidad) para reducir el impacto que estos desplazamientos suponen para la calidad de vida. Igualmente, debe favorecerse la instalación de determinadas dotaciones sociales (escuelas infantiles, servicios de atención sanitaria primaria, etc.) asociadas a los centros de trabajo.

Como puede verse, este modelo propuesto es contrario a las actuales inercias, que favorecen la concentración del comercio, de los lugares de trabajo e incluso de las dotaciones más básicas (hospitales, colegios, etc.) en lugares sólo accesibles para el automóvil.

Por último, un tema fundamental: el desarrollo rural. Siguiendo el modelo aquí expuesto, no debe en ningún caso fomentarse la conversión de los pueblos en ciudades-dormitorio, llenos de gente que trabaja y vive en las grandes ciudades, pero duerme allá donde puede permitírselo. El objetivo del desarrollo debe orientarse hacia la localización de empleo en estos lugares, no hacia la localización de viviendas para aquellos que trabajan en las grandes ciudades. La actual tendencia nos lleva a extender hasta el infinito los límites de las grandes ciudades y, más concretamente, las distancias que deben recorrer a diario las personas que trabajan en la ciudad, lo cual supone un coste en infraestructuras y en calidad de vida completamente insostenible.

Tras esta larga exposición de buenas intenciones, queda en el aire la siguiente pregunta: ¿qué puede hacer el Ministerio de Vivienda para resolver todas estas cuestiones? Soy consciente de las limitadas competencias del ministerio, sin embargo, es precisamente su trabajo dar respuesta a esta última pregunta. En cualquier caso, estaría personalmente encantado de volver a ofrecerle mi opinión siempre que lo precise.